

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
<b>Band:</b>	41 (1965-1966)
<b>Heft:</b>	7
<b>Artikel:</b>	Am Rande der Schlachten
<b>Autor:</b>	Niemann, Gerhard
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-704866">https://doi.org/10.5169/seals-704866</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 29.01.2026

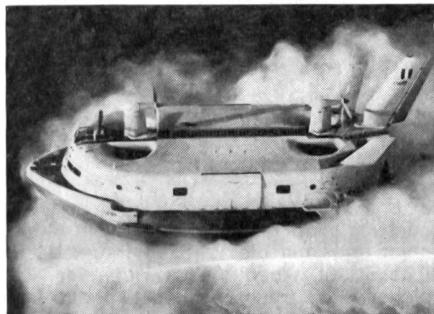
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Geräte eingebaut; im Notfall kann auf VHF zurückgegriffen werden.  
Das SR. N 3 wurde von Westland auf rein privater Basis entwickelt, die britische Regierung zeigte aber ein reges Interesse an diesem neuartigen Gerät und erteilte dem Werk 1963 den Auftrag zum Bau eines ersten Prototypen. Dieser steht zur Zeit bei einer Versuchseinheit (Interservice Hovercraft Trials Unit) in Erprobung. Diese Gruppe führt das Testprogramm gemeinsam für alle drei Wehrzweige durch.

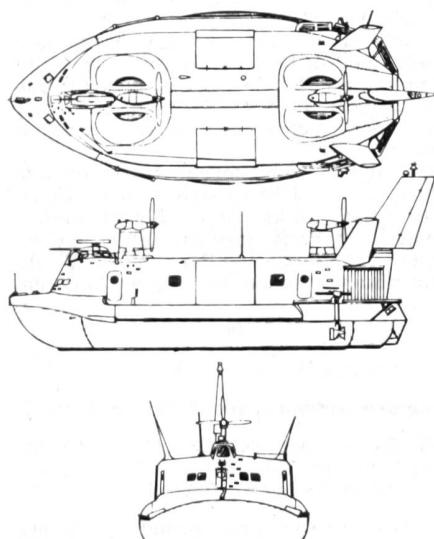
Ph. Hauber, Uster



Das SR.N 2 ist das Vorläufermodell des SR.N 3. Es hat sich im regelmäßigen Liniendienst schon tausendfach bewährt.



Das SR.N 3 auf voller Fahrt. Deutlich sind die großen Ansaugschächte für die zwei Hubgebläse ersichtlich. Direkt hinter der hinteren Pforte (mit tandem Bullauge) befindet sich der Antriebsmechanismus für die Schiffsschraube. Ein Teil der Antriebswelle ist noch deutlich erkennbar.



Dreiseiten-Ansicht des SR.N 3

Abmessungen: Länge 23,45 m  
Breite 9,30 m  
Höhe 10,30 m

## Am Rande der Schlachten

### Weihnachten 1944

Von Stabsw. Gerhard Niemann, Hannover

In der Nacht vom 21. auf den 22. Dezember verlassen wir unsere Unterkünfte am Plattensee. Unseren neuen Einsatzraum erreichen wir in den frühen Morgenstunden.

Nach einer kurzen Einweisung, wir haben nicht einmal Zeit zum Frühstück, treten wir sofort zum Angriff an. Weit kommen wir mit unserem Panzer jedoch nicht. Schon nach wenigen hundert Metern wird er lahm. Der Motor zieht plötzlich nicht mehr. Zunächst kriechen wir noch im Schneckentempo hinter der Kompanie her, dann befiehlt der Chef: «Fahren Sie nach Varpalota in die Werkstatt.»

Am späten Nachmittag treffen wir dort ein. Das Ergebnis der ersten Untersuchung lautet: Der Motor muß ausgebaut werden.

Ganz früh am 23. kommt unser Panzer unter den Montagekran. Am Mittag ist der Motor «zerlegt». Fast zur gleichen Zeit aber erreicht uns die Nachricht: Budapest ist eingeschlossen; der Feind an Varpalota vorbeigestoßen. Nun erwarten wir jede Minute den Räumungsbefehl. Was aber soll dann mit den defekten Panzern geschehen, denn in den vielleicht nur noch wenigen zur Verfügung stehenden Stunden können auf keinen Fall mehr alle fahrbereit gemacht werden. Die Kameraden von der Werkstatt tun zwar ihr möglichstes, doch mehr als arbeiten können auch sie nicht.

Wir von der Besatzung packen kräftig mit zu, obgleich die fachkundigen Monteure fremde Hilfe nicht gern in Anspruch nehmen. Heute machen sie eine Ausnahme, denn der Mangel an Zugmaschinen macht es erforderlich, daß zunächst einmal viele Panzer mit eigener Kraft aus der Gefahrenzone herauskommen.

Gegen Abend kommt der Motor unseres Panzers auf den Prüfstand. Der große Augenblick tritt jedoch nicht ein. Der Gedanke aber, mit einem unbeweglichen Panzer eventuell hinter den feindlichen Linien liegenbleiben zu müssen, zwingt uns zur Nachtarbeit. Wir gönnen uns keine Minute Ruhe. Und von der Kälte dieser Dezembernacht, der Nacht zum Heiligen Abend, merken wir kaum etwas. Nur die Finger bleiben manchmal an den vereisten Eisenteilen haften. Doch das sind Bagatellen, auch wenn die abgerissene Haut brennende Schmerzen verursacht.

Am Morgen des 24. Dezember trifft der Räumungsbefehl bei uns ein. Uns ist es trotz unermüdlicher Anstrengungen nicht gelungen, den Panzer fahrbereit zu bekommen. Nun aber wird überall die Arbeit abgebrochen. Der Motor wird auf den Panzer geladen und fein säuberlich zugedeckt. Vor den Panzer wird eine bedingt einsatzbereite Zugmaschine gespannt und ab geht es.

Nach gut zwei Kilometern bleibt die Zugmaschine auf freier Strecke stehen. Was ist los?

«Wir müssen den Panzer abhängen. Unsere Maschine ist sauer», meldet mir der Führer der Zugmaschine, ein Obergefreiter.

Soll das ein Scherz sein? — Lage, Ort und Zeit erscheinen mir dafür allerdings nicht sehr glücklich gewählt. Deshalb lasse ich mir die Meldung noch einmal wiederholen. Der Obergefreite bleibt bei der gleichen Version. Also doch kein Scherz, sondern bittere Wahrheit.

Während ich noch mit dem Obergefreiten spreche und ihn auffordere, uns wenigstens bis zur nächsten Ortschaft zu schleppen, weil wir hier auf freier Strecke verraten und verkauft sind, montiert die Zugmaschinen-Besatzung die Schleppstange ab. Das gefällt mir gar nicht. Ich verlange von dem Obergefreiten, daß die Stange sofort wieder eingehängt wird. Er antwortet mir: «Das wird mein Fahrer nicht verantworten können. Wir haben uns schon auf dieser kurzen Strecke gequält.» Ich gebe ihm zu verstehen, daß ich die Verantwortung übernehme, falls die Zugmaschine ausfallen sollte. Aber dann sehe ich ein, daß das ja Unsinn ist, denn wenn beide Fahrzeuge erst am Straßenrand bewegungsunfähig liegen, dann sind wir gänzlich aufgeschmissen. Jetzt besteht noch die Möglichkeit, daß die Kameraden uns ein neues Zugmittel schicken. Ich entlasse daraufhin die Zugmaschine, und der Obergefreite versichert mir, daß, wenn sie die Werkstatt erreichen sollten, sie sofort eine andere schicken werden.

Stunden warten wir vergebens. Am Nachmittag entschließe ich mich, einen von meiner Besatzung nach Dadar zur Werkstatt pilgern zu lassen. Freiwillig meldet sich keiner. Trotz Gefahr, trotz Ungewißheit will keiner die Kameraden und den Panzer im Stich lassen. Einer aber muß den Weg machen. Ich zerbreche drei Streichhölzer. Wer den kürzesten zieht, hat verloren.

«Wir sind aber vier», bemerkt unser Funker. Das stimmt schon, doch als augenblicklicher Kommandant des Panzers fühle ich mich für das Fahrzeug verantwortlich. Damit sind meine Kameraden nicht einverstanden. Sie argumentieren: «Wir können den Panzer ja nur bewachen. Und wenn der Feind kommt, dann spielt es keine Rolle mehr, wer die Sprengladungen anlegt.»

Ich beuge mich der Mehrheit und habe tatsächlich das Pech, das kürzeste Streichholz zu ziehen.

Mit einem zufällig vorbeifahrenden LKW kann ich die Hälfte der Strecke nach Dadar zurücklegen. An einem größeren Straßennetzpunkt muß ich aussteigen. Hier ist viel Verkehr und, wie ich auf den ersten Blick sehe, eine gute Organisation. Ein überdimensioniertes Schild mit der Aufschrift «Anhalter Bahnhof» fordert alle Fahrzeuge zum Halten auf. Feldgendarmerie regelt den Betrieb und sorgt für einen reibungslosen Ablauf der Mitnahme. Am Straßenrand stehen mehrere hundert Landser. Sie warten auf eine passende Fahrgelegenheit.

Ich erkundige mich bei einem Unteroffizier nach einem Fahrzeug in Richtung Dadar. «Immer langsam, Kamerad», fertigt er mich ab. «Du mußt anschließen und schön warten, bis du an der Reihe bist. Jedes abgehende Fahrzeug wird aufgerufen.» Auf meine Frage, wie lange ich voraussichtlich warten muß, antwortet er: «Das kommt darauf an. Einige Kameraden warten schon seit Stunden.»

Das ist nicht sehr ermutigend. Außerdem ist es sehr kalt, und ich habe nicht einmal einen Mantel bei mir. Und der Abend rückt auch immer näher — der Weihnachtsabend.

Die Fahrzeuge hier am «Anhalter Bahnhof» bilden eine lange Schlange. Trotz der guten Organisation dauert die Abfertigung verhältnismäßig lange. Schuld daran ist die vielfach unbestimmte Lage der «Reiseziele» der mitzunehmenden Soldaten. Einige Orte sind auf keiner Karte verzeichnet, andere hingegen gleich zwe- oder dreimal. Es muß dann buchstäblich geraten werden. Das verzögert

den Ablauf, denn es sollen nach Möglichkeit alle freien Plätze auf den Fahrzeugen ausgenutzt werden.

Ich gehe an der Kolonne entlang und stelle bei jedem Fahrzeug die Frage: «Fahren Sie nach Dadar?» Die Antwort ist überall gleichlautend: «Nein.» Dadar scheint außerhalb der Welt zu liegen.

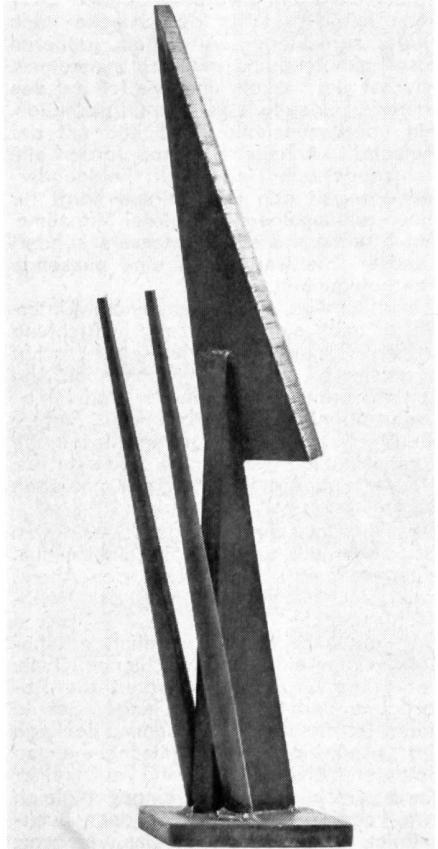
Ich überlege, ob ich nicht wieder zurückfahren soll. Aber das hat auch keinen Zweck. Also weiter. Plötzlich stütze ich. Hinter einem Viereinhälbotter steht ein Volkswagen mit unserem Abteilungszeichen. Das nenne ich Glück.

Unterwegs erzähle ich dem Leutnant, der sich ebenfalls auf dem Weg in die Werkstatt befindet, meine bzw. unsere Geschichte. Er schüttelt den Kopf und sagt: «Das kommt dabei raus, wenn der Abschleppdienst über Nebenstraßen laufen muß.»

In Dadar treffen wir am späten Nachmittag ein. Ich mache mich sofort auf die Suche nach einer Zugmaschine. Doch meine Hoffnungen schmelzen dahin wie der Schnee an der Sonne. Kein Werkmeister, keine maßgebende Person ist aufzutreiben. Ich werde von Pontius zu Pilatus geschickt. «Zugmaschine? Aus den Rippen können wir uns keine schneiden.» Ich laufe von einer Station zur anderen, von einem Quartier zum nächsten. Endlich treffe ich den Oberwerkmeister. Aber auch von ihm bekomme ich keine Zugmaschine. Ich flehe ihn an: «Herr Oberwerkmeister, helfen Sie mir. Der Panzer steht keine zwei Kilometer hinter Varpalota auf freier Strecke. Es muß doch irgendwo ein Zugmittel aufzutreiben sein.» – «Beim besten Willen nicht», antwortet er. «Alle Zugmaschinen sind unterwegs.» – «Und wenn der Feind weiter vorstößt? Vielleicht ist es jetzt sogar schon zu spät.»

«Flab»

Eisenplastik von Luigi Santa



Mein Bitten und Betteln nützt nichts. Und der Oberwerkmeister beruhigt mich bzw. versucht, mich zu beruhigen: «Im Augenblick ist gar keine Gefahr. Die Front steht einigermaßen. Ich komme gerade vom Gefechtsstand.» – Ich antworte: «Machen wir uns doch nichts vor, Herr Oberwerkmeister. Für ein paar Stunden steht die Front vielleicht. Aber wir kennen doch unseren Gegner, der ist unberechenbar, und was haben wir ihm im Moment entgegenzusetzen, doch nicht viel. – Wenn's aber so ist, dann geben Sie mir einen Volkswagen.»

«Damit kannst du deinen Tiger aber nicht abschleppen.» – «Nein, das will ich auch nicht. Ich will nur zurück zu meinen Kameraden und zu meinem Panzer, und zwar noch heute, am Weihnachtsabend.»

«Mach dir keine Sorgen, mein Junge, die Sache wird schon noch klappen. Ich habe noch keinen Tiger ,verhungern' lassen, und deiner wird es auch nicht.»

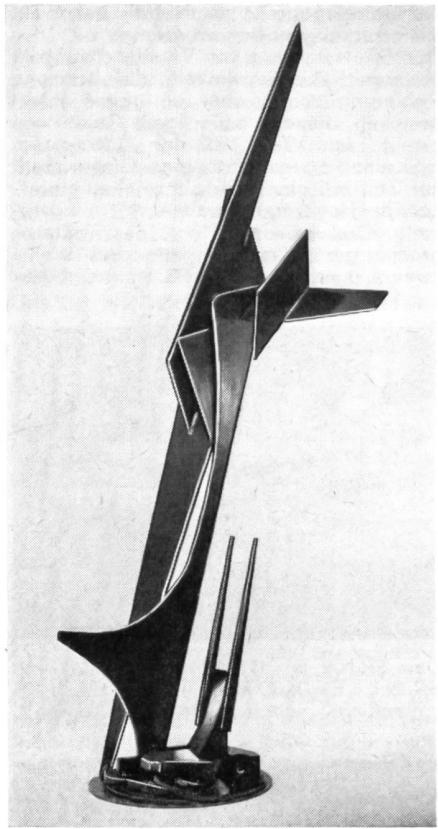
Ja, das ist unser Oberwerkmeister, unser «Papa N.», wie wir ihn nennen, denn er ist wie ein Vater zu uns, und sein Grundsatz ist: Kein Panzer verläßt die Werkstatt, wenn er nicht 100%ig einsatzbereit ist, mag es an der Front noch so brennen. Diesem Grundsatz ist er nie untreu geworden, selbst wenn höchste Befehle es verlangt haben.

Ich bekomme also weder eine Zugmaschine noch einen Volkswagen, dafür aber ein Quartier zugewiesen und eine Einladung zur Kompanie-Weihnachtsfeier, die ich jedoch dankend ablehne. Wenn ich schon nicht zu meinen drei Kameraden kann, die zwei Kilometer hinter Varpalota einsam und verlassen am Straßenrand den Weihnachtsabend verbringen müssen, dann will auch ich allein sein. So verbringe ich den Heiligen Abend 1944 bei Kommißbrot mit Margarine und etwas Dosenwurst.

Am nächsten Morgen suche ich sofort den Oberwerkmeister wieder auf. Von ihm erfahre ich, daß der Panzer noch in der Nacht abgeschleppt worden ist und nun auf einem Bauernhof bei Szapar steht.

Am Mittag bin ich dort. Meine Kameraden haben inzwischen Quartier gemacht und eine kleines Zimmer festlich hergerichtet, denn nun ist auch für uns Weihnachten. In einer Ecke der Stube steht ein kleiner Tannenbaum, den unser Funker – wer weiß wo – organisiert hat. Er trägt als Schmuck ein paar selbstgefertigte Sterne.

Die Quartiersleute, ein älteres Ehepaar, sorgen liebevoll für uns. Der Alte schleppert eimerweise Wasser heran, damit wir uns den Dreck der letzten Montagestunden und der Straße gründlich abwaschen können. Die alte Dame steht währenddessen am Herd, schürt das Feuer und bereitet den Weihnachtsbraten, eine Gans, die wir bei einem Nachbarn für harte Pengös erstanden haben.



«Verteidigung»  
Eisenplastik von Luigi Santa

soviel man auch suchen mag, man wird kaum ein Wort finden, das so viele Menschen rings um die Welt soträumerisch lächeln läßt. Auch dieses Buch ist ein solcher Gruß träumerischen Lächelns an Paris, eine Entdeckungsfahrt zum Herzen der Stadt, abseits der ausgetretenen Pfade. Ein junger Pariser Photograph hat sie unternommen. Er kennt Paris, sein Geheimnis. Mit anderen Augen sieht er es als der Tourist. Er weiß von der Schönheit seines Alltags.

Es ist dieses Paris, das in den Bildern eingefangen ist: wohl auch Notre-Dame und Eiffel-Turm, Sacré-Cœur, der Bois de Boulogne, Concorde und «Paris bei Nacht»; aber dann: ein Taubenschwarm über den Dächern, die frühe Sonne auf den grauen Steinen der Seine-Quais, das zauberische Licht, das die ganze Stadt in einen Schimmer froher Helligkeit taucht.

Das ist das sehr Besondere an diesem Buch, und es läßt verstehen, wenn es im Text heißt: «Du kannst alle Sehenswürdigkeiten von Paris gesehen haben und es doch nicht kennen – Paris ist nicht eine Stadt zum Ansehen, es ist die Stadt zum Erleben!»

V.

\*

Franz Kurowski

#### Von den Ardennen zum Ruhrkessel

160 Seiten, zahlreiche Fotos auf Kunstdruck. Leinen DM 17.80.  
Maximilian Verlag in Herford.

An Hand von jetzt zur Verfügung stehendem Material und von Tatsachenberichten beleuchtet Kurowski die Endphase des militärischen Zusammenbruches des Dritten Reiches. Mit dem Scheitern der Ardennenoffensive war das Schicksal der Wehrmacht besiegt, das Gesetz des

#### Literatur

Jacques Blanchard

#### Paris, du Stadt meiner Träume

100 Seiten mit 66 Originalaufnahmen auf 79 Kunstdrucktafeln.  
1965, Albert Müller Verlag AG, Rüschlikon-Zürich, Stuttgart und Wien.  
Leinen 26.80.

Ein Führer durch Paris? Mehr! Ein Führer zum Geheimnis seines Zaubers. Paris –